

TRANSPORTS PUBLICS ET TAXIS : CONCURRENCE OU COMPLÉMENTARITÉ ?

Article publié dans la revue *Ville, Rail et Transport*, 21 janvier 2010, pp. 34-39

Richard Darbéra, CNRS-Latts, darbera@enpc.fr

LE TAXI COMME CONCURRENT DES TRANSPORTS PUBLICS.

1. Dans les pays en développement, les compagnies d'autobus se plaignent souvent de la concurrence que leur font les taxis qui viennent marauder aux arrêts ou en tête de ligne. Parce que les tarifs des bus n'y sont pas (ou très peu) subventionnés, partager le prix d'une course en taxi avec une ou deux autres personnes qui vont à peu près dans la même direction ne revient guère plus cher qu'acheter un ticket de bus. Dans certains pays, et sur les axes les plus fréquentés, cette offre concurrente a fini par s'institutionnaliser avec des services de « taxi collectifs », comme les grosses Mercedes blanches de Casablanca. Ces services ont gardé le nom de taxis, mais ils en ont perdu l'avantage essentiel, le transport de porte à porte. En effet, les taxis collectifs opèrent généralement le long de lignes fixes ou peu variables. Ils offrent cependant du transport assis, ce qui est plus confortable que rester debout dans des bus surchargés, et justifie, aux yeux de leurs clients, un tarif un peu plus cher.

2. Si dans les pays pauvres l'offre de transport collectif (celle des bus) et l'offre de transport particulier (celle des taxis) se recouvrent partiellement c'est que l'écart entre les tarifs des uns et des autres n'est pas très grand. Il n'en va pas de même dans les pays riches où les tarifs des transports collectifs sont très subventionnés. On peut prendre un exemple numérique pour illustrer ce point. Supposons que le coût moyen d'une course en taxi soit quatre fois supérieur au coût de revient moyen d'un passager de transport collectif. Dans les pays où il n'y a pas de subvention, le taxi qui prend deux clients qui partagent une course peut leur proposer un tarif à peine deux fois supérieur au tarif du bus. En revanche, dans un pays où les usagers des transports collectifs ne payent qu'un quart du coût de revient de leur déplacement, comme en France, et où le partage des taxis n'est pas pratiqué, l'écart n'est plus de un à deux mais de un à seize. Il est plus grand encore quand le tarif des taxis est plus élevé que leur coût de revient et fait apparaître une rente qui se capitalise dans le prix des licences de taxi.

3. Ainsi, dans les pays riches, et en particulier dans les pays où l'offre de transport à la demande est réservée aux seuls taxis contingentés, non seulement les offres de transports collectifs et de transport particulier ne se recouvrent pas, mais elle délaissent une part importante de la demande, celle de transport de porte à porte à prix modéré.

LE TAXI COMME COMPLÉMENT DES TRANSPORTS PUBLICS.

4. Loin d'être concurrents, taxis et transports collectifs sont souvent complémentaires. José Viegas [2007] conseillait même aux entreprises de transport public de promouvoir l'usage du taxi comme une manière de garder leurs usagers. Pour lui, quand un ménage se résout à acheter une voiture, c'est une clientèle définitivement perdue pour le transporteur car si la voiture a des coûts fixes élevés, le coût marginal de son utilisation est souvent assez proche du coût des transports collectifs, en particulier si l'on prend en compte le coût en temps et en confort du déplacement. Or, selon lui, pour beaucoup de ménages, la décision d'acheter une voiture ne tient qu'à des besoins occasionnels que le taxi pourrait très bien satisfaire. Il propose donc aux entreprises de transports collectifs d'imiter les programmes de fidélité des

compagnies aériennes en faisant gagner à leur usager des “miles” qui se transformeraient en chèques-taxis. Ainsi, les clients des transports publics bénéficieraient gratuitement de la possibilité de faire occasionnellement appel à un taxi au moment d’effectuer un déplacement urbain malcommode en transport collectif.

5. Sans aller si loin, les collectivités locales, qui subventionnent leur réseau de transports collectifs, font souvent des économies en confiant à des taxis plutôt qu’à des services réguliers d’autobus le soin de transporter leurs administrés à certaines heures où dans certains endroits, par exemple en heure creuse ou en bout de ligne. Ce faisant, elles participent aussi à la lutte contre l’effet de serre car, comme le remarque Claude Arnaud [2007], par passager transporté, un autobus qui ne transporte que deux personnes émet cinq à huit fois plus de CO₂ par passager-km qu’un taxi.

6. Mais avant d’aller plus avant, comme notre propos entend dépasser l’hexagone, il convient de préciser la définition de quelques termes. Les taxis ne sont qu’une modalité des transports particuliers de personnes, à côté des voitures de grande ou de petite remise et des moto-taxis. En France, ce qui les distingue des autres modalités de transports particuliers, c’est d’être les seuls autorisés à prendre des clients qui les hèlent dans la rue, avec la conséquence qui en découle d’avoir des tarifs administrés mesurés par un taximètre. Les voitures de remise et les moto-taxis ne peuvent qu’aller chercher des clients qui ont préalablement commandé leur course, et leurs tarifs sont libres. Dans les pays, comme la Suède ou les Pays Bas où l’offre de taxis a été totalement dérégulée, cette distinction entre les différentes modalités de transports particuliers n’existe plus : tous les tarifs sont libres et le nombre de taxis n’est pas contingenté.

7. Les « transports à la demande » englobent les transports particuliers, car ils offrent un service de porte à porte. Mais ils regroupent aussi des services de transport semi-collectifs car ils peuvent détourner leur itinéraire pour prendre d’autres clients en chemin, et donc faire voyager ensemble des personnes qui ne se sont pas concertées entre elles pour louer le service.

8. L’offre de transports collectifs est bien adaptée aux zones denses et aux heures de forte affluence. C’est dans ces conditions que les économies d’échelle permettent de réduire le coût par voyageur transporté. L’offre de transports à la demande s’adresse à une demande clairsemée de déplacements. Or c’est dans ce sens que s’oriente la demande avec de nouveaux besoins de mobilité : ceux des personnes âgées qui du temps où elles conduisaient sont allées habiter dans des banlieues peu denses, ceux des personnes qui pour des raisons ponctuelles ou permanentes n’ont pas accès à la voiture pour des déplacements que les transports publics ne peuvent satisfaire à un coût raisonnable dans une ville aux activités dispersées, ceux enfin des personnes à mobilité réduite dont la société reconnaît mieux maintenant le droit de ne plus rester confinées chez elles.

9. C’est pour répondre à ces nouvelles demandes que dans la plupart des pays d’Europe les pouvoirs publics mobilisent les taxis soit directement, soit dans le cadre de partenariats avec les entreprises de transports publics pour offrir des services subventionnés à leurs citoyens. Mais la capacité des taxis à répondre à de tels besoins dépend largement du cadre régulateur qui régit leur activité, selon les pays ou les villes. En France, ces services subventionnés restent marginaux par rapport à l’ensemble de l’offre des transports publics et même par rapport à l’activité du secteur des taxis. Il n’en va pas de même dans d’autres pays d’Europe. Ainsi, en Suède, 60% du chiffre d’affaires des taxis est réalisé dans le cadre de contrats avec des entités publiques pour offrir du transport subventionné [Bekken & Longva, 2003, p. 49]. Ce taux dépasse 90% dans les zones rurales.

EN FRANCE, LES PARTENARIATS TAXIS-TRANSPORTS PUBLICS

10. Le secteur des taxis en France est très fragmenté. Plupart les opérateurs sont des artisans qui ne possèdent qu'une licence et conduisent leur propre voiture. Quelques opérateurs possèdent jusqu'à une douzaine de licences et, soit les louent à des chauffeurs soit en embauchent comme salariés. Il n'y a qu'à Paris que deux entreprises et une coopérative possèdent ensemble quelque 2500 licences

11. En conséquence, la plupart du temps, les autorités organisatrices des transports ou les exploitants des réseaux de transports publics qui doivent sous-traiter aux taxis des services de transport à la demande doivent passer des contrats individuels avec des taxis, et ont généralement des difficultés à les intéresser en nombre suffisant. Il n'y a pas de processus d'appel d'offres. Dans certains cas, les taxis sont invités à se regrouper et à créer un GIE (Groupement d'intérêt économique), qui est un moyen d'assurer une certaine co-responsabilité. Mais là encore, il n'y a pas d'appel d'offres car il n'y a, au mieux, qu'un seul GIE de taxis dans la ville.

12. En France, ces services de taxis peuvent être soit sous-traitée (par un « contrat de sous-traitance ») par l'opérateur de transport public (90% des cas) soit conclu directement par l'autorité de transport par le biais d'un « conventionnement ». Quand c'est l'opérateur de transport public qui sous-traite les taxis, cette tâche est incluse dans les termes de référence du « contrat de délégation » qui lie l'autorité organisatrice et l'exploitant du réseau de transports publics.

13. La responsabilité d'exploiter du centre d'appels et de gérer le service de transport à la demande fourni par les taxis peut être conservée en interne par l'autorité organisatrice, mais la plupart du temps elle est confiée à l'exploitant du réseau de transport public. Dans le tableau ci-dessous, nous présentons les différents régimes existants en France selon qui contracte et qui opère (i) le central de réservation des courses, et (ii) le service de transport proprement dit.

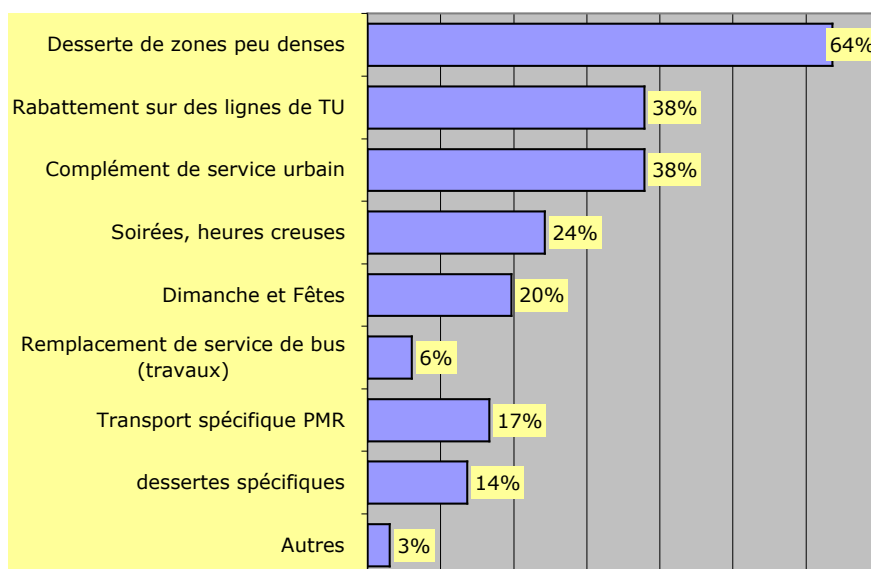
Tableau 1 - Modalités de répartition des tâches entre réservation des courses et transport

	Central de réservation		Transport	
	Contractant	Opérateur	Contractant	Opérateur
Cas 1: exemple Tacos de Montreuil*	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice
Cas 2: exemple: Compiègne	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice	Autorité organisatrice	Taxis
Cas 3: exemple: Le Havre, Strasbourg	Autorité organisatrice	Entreprise de TC	Entreprise de TC	Taxis
Cas 4: exemple: Saint Brieuc	Autorité organisatrice	Entreprise de TC	Autorité organisatrice	Taxis

Note : * avant 2002 car à la suite de difficultés de gestion, après divers aménagements, en 2006, le conseil municipal a confié, avec une délégation de service public, la gestion du service Taco à Mobicité, filiale de la RATP. En 2000 l'association Les Amis du TACO' (Transport et Accompagnement par Courses Optimisées) avait, dans le cadre d'une Régie de Quartier, mis en place un service de transport à la demande sur le territoire de la commune de Montreuil effectué à l'aide de taxis londoniens conduits par des chauffeurs embauchés au titre des emplois jeunes.

14. En 2003, l'Union française des Transports Publics (UTP) qui fédère les 150 réseaux de transport publics de province a réalisé une enquête auprès des ses adhérents. Près de la moitié d'entre eux sont impliqués dans des partenariats avec les taxis pour fournir à leurs usagers une large gamme de services qui vont du rabattement sur des lignes de transport urbain à la desserte des zones peu denses ou celle des heures creuses, jusqu'au transport spécifique des personnes à mobilité réduite. La figure ci-dessous montre le pourcentage des contrats de partenariat concernant divers services.

Figure 1 - Nature des services contractés dans les partenariats Taxis-Transports publics (pourcentage des contrats comportant le service)

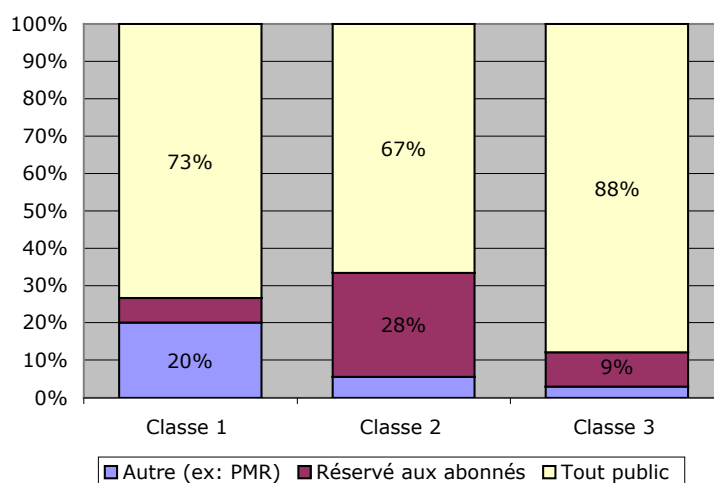


Source: UTP, 2003, p. 5.

Note: PMR = personnes à mobilité réduite

15. Dans la plupart des cas, ces services de taxi sont ouverts au grand public, toutefois, 20% des plus grands réseaux réservent ces services aux personnes à mobilité réduite et environ 30% des réseaux de taille moyenne les réservent aux seuls titulaires d'abonnements de transports en commun. Ceci est illustré dans la figure ci-dessous.

Figure 2 - Les critères d'admissibilité aux services offerts par les partenariats Taxis-Transports Publics selon la classe des réseaux



Source: UTP, 2003, p. 10.

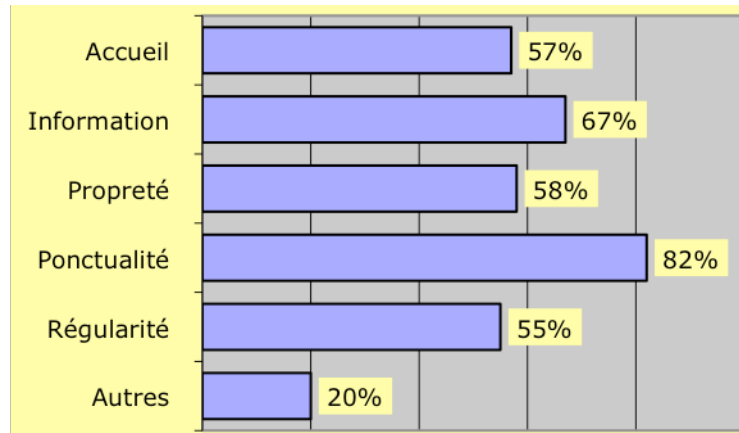
Note: PMR = personnes à mobilité réduite. Les réseaux affiliés à l'Union des transports publics sont de trois classes: Classe 1, qui comprend 21 réseaux de plus de 250 000 habitants, la classe 2, qui comprend 40 réseaux de 250 à 100 000 habitants, et la classe 3, qui comprend 89 réseaux de moins de 100 000 habitants.

16. Dans les plus grands réseaux, le nombre de personnes à mobilité réduite est suffisant pour justifier la création d'un service dédié. Les petits réseaux sont beaucoup plus ouverts car ils ont moins d'usagers.

Évaluation de la qualité

17. 94% des contrats conclus entre les taxis et opérateurs de transports publics comprennent une clause de « qualité de service ». Les plus courants sont l'information des voyageurs et la ponctualité

Figure 3 - Critères de qualité de service inclus dans le contrat (% Des réseaux intégrant le critère)



Source: UTP, 2003, p. 10

18. Ces obligations de qualité de service ne sont pas nécessairement sujettes à un système de bonus-malus. Seulement 35% des contrats comportent un tel système, mais il est de plus en plus fréquent.

19. Dans l'enquête réalisée par l'UTP, 55% des sociétés de transport public ont mentionné des difficultés potentielles ou réelles auxquels elles sont confrontées lors de l'exécution de leur partenariat avec taxis. Le problème le plus fréquent est d'identifier un interlocuteur fiable et représentatif car les taxis sont une profession est très indépendants et souvent mal organisée. Le deuxième type de problème rencontré est le manque de disponibilité des taxis pendant les heures de pointe.

SUÈDE ET SES « TRANSPORTS PUBLICS SPÉCIAUX »

L'industrie du taxi en Suède

20. Le secteur suédois des taxis est constitué d'un grand nombre de petits opérateurs. En moyenne nationale, chaque opérateur exploite 1,7 taxis. La plupart des chauffeurs de taxi sont des artisans (70%). Seulement 30% sont salariés. À Stockholm et dans les autres grandes villes, la proportion d'artisans est encore plus forte. L'industrie du taxi a toujours été plutôt fragmentée, cependant, avant qu'elle ne soit dérégulée en 1990, tous les exploitants de taxis devaient être affiliés à un central téléphonique de réservation. Un seul central était autorisé par zone de taxi et il était souvent possédé et exploité par une entreprise publique. Les taxis étaient également tenus d'être disponibles en fonction d'un calendrier fixé par le central de réservation local. (Bekken 2003)

21. Depuis la dérégulation, les centraux de réservation sont des entreprises privées et il y a un haut niveau d'affiliation à la fois à Stockholm (90% des taxis sont affiliés) et en Suède dans son ensemble (95%). Il y a plusieurs centraux en concurrence dans les grandes villes. A Stockholm, 57% des véhicules sont affiliés aux trois plus grands centraux de réservation. Pour éviter la constitution de monopoles, une loi limite à 35% la part de marché maximale que peut atteindre un central.

22. En 2000, une exception légale pour la coopération entre les taxis a été introduite dans la Loi sur la Concurrence. Cette exception permet aux artisans de passer entre eux des accords écrits pour des activités conjointes de transport dans le but de réaliser des gains d'efficacité ou d'autres avantages financiers. Toutefois, de tels accords ne peuvent pas couvrir plus de 40 véhicules. Une des motivations de cette loi était de permettre aux petites compagnies de taxis de prendre part aux appels d'offres de services de transport à la demande subventionnés.

Les « transports publics spéciaux »

23. Les « transports publics spéciaux » sont une vieille tradition en Suède. Il s'agit d'un service porte-à-porte réservé aux personnes âgées et aux personnes handicapées qui ont des difficultés à utiliser les transports collectifs réguliers. Ces services sont souvent intégrés aux transport médicaux et réalisées de manière coordonnée à l'aide de systèmes sophistiqués de réservation de planification et de répartition sur une base régionale. Conformément aux directives de l'Union Européenne, ils sont soumis à appel d'offres auprès d'entreprises de transports collectifs, de coopératives ou d'associations de taxis.

24. Ces contrats représentent environ 60% de l'ensemble des recettes de taxi en Suède (15-20% à Stockholm et à 90% dans les zones rurales).

25. Ces « transports publics spéciaux » représentent environ 1 à 2% de tous les transports publics de voyageurs mais ils représentent 15 à 20% des subventions aux transports publics. Une façon de réduire ce coût est de trouver une bonne combinaison de véhicules dédiés (fourgonnettes accessibles en chaise roulante) et de taxis communs. C'est possible grâce à un système de marché « spot » qui permet d'appeler des véhicules venant des flottes des compagnies ou des associations de taxis sous contrat. L'ordinateur du central régional de réservation tente d'abord de remplir les véhicules dédiés, puis il appelle les taxis disponibles dans les flottes des contractants.

26. Ces contrats concernent les « transports publics spéciaux » réservés à un public précis d'ayants droit, mais ils contiennent parfois aussi un élément de transport à demande ouvert à tout public, généralement un service minimum dans les zones (ou les heures) à faible demande, là où la demande est insuffisante pour justifier des services d'autobus réguliers.

27. L'intégration de ces services spéciaux et de services ouvert au large public est plus fréquente au Danemark et aux Pays-Bas comme nous le verrons plus loin. Mais cette situation pourrait changer à l'avenir si le projet d'une structure tarifaire différenciée est mis en place. Dans une telle structure, les utilisateurs du service réservé continueraient à payer leur trajet au prix d'un voyage dans un autobus ordinaire, mais les autres usagers paieraient environ la moitié du prix d'un aller simple en taxi, comme c'est généralement le cas au Danemark et aux Pays-Bas.

Le contrôle de la qualité

28. La gestion et le contrôle de la qualité des services fournis dans le cadre de ces contrats sont une partie importante du système. Les flottes sous contrat doivent garantir une certaine disponibilité minimale qui varie selon les moments. La note attribuée aux différentes compagnies de taxi sous contrat est utilisée comme l'un des paramètres d'attribution des courses (le tarif horaire et proximité du véhicule sont cependant les critères les plus importants). Des sondages de satisfaction des usagers sont réalisés par téléphone le lendemain de leur course pour recueillir des données sur une base régulière. Ces données sont ensuite agrégées dans un « baromètre » national de qualité afin de comparer les villes entre elles (Westerlund et Casemier 2007).

LE GUARANTEED RIDE HOME AUX ÉTATS-UNIS

29. Un des avantages qui motivent le choix de prendre sa voiture pour aller travailler, c'est l'autonomie qu'elle procure pour faire face à des conditions inattendues, par exemple, si l'on doit rentrer chez soi en cas d'urgence, ou si l'on doit rester au travail plus tard que prévu. Conscientes qu'il s'agit là d'un frein au développement du covoiturage ou de l'usage des transports collectifs, de nombreuses villes aux États-Unis ont mis en place des programmes généralement appelés "Guaranteed Ride Home" (GRH) qui pour la plupart font appel aux taxis. Ces programmes offrent à leurs affiliés, en cas d'imprévu, la possibilité de commander une course en taxi et d'en bénéficier gratuitement ou à un tarif subventionné.

30. C'est le cas, par exemple, du District régional des transports du Colorado qui a signé un contrat avec Yellow Cab, une des trois principales compagnies de taxis à Denver-Boulder, pour lui confier l'exécution d'un programme de GRH. Ce programme est offert comme un avantage supplémentaire aux titulaires d'un abonnement de transport collectif et aux navetteurs enregistrés dans un programme de covoiturage qui travaillent dans le centre-ville. En cas de besoin, un taxi de la compagnie transporte gratuitement la personne à sa destination depuis leur bureau, jusqu'à 100 km aller-simple. Le programme ne couvre pas les courses pour des rendez-vous préprogrammés comme des visites chez le médecin, ni le transport en raison d'un accident du travail.

CONCLUSION

31. Partout en Europe les collectivités locales sont aujourd'hui confrontées à des demandes analogues de mobilité de la part de leurs administrés. Partout des taxis subventionnés sont utilisés pour répondre à certains segments de cette demande. La manière dont ces taxis sont contractées dépend beaucoup du cadre régulateur qui régit l'activité des taxis en général et de la structure industrielle du secteur. Elle dépend également de certaines spécificités locales. C'est la raison pour laquelle différents systèmes peuvent coexister dans le même pays. Dans le tableau ci-dessous, nous résumons les principales caractéristiques du système qu'on trouve le plus couramment dans chaque pays

Tableau 2 - Quatre manières d'impliquer les taxis comme complément des services transport collectifs

	France	Suède	Pays-Bas	Danemark
Régulation	Contingenté et tarif administré	Dérégulé	Dérégulé	Contingenté tarif administré
Industrie du Taxi	Artisans et petites entreprises	Artisans bien organisés autour de centraux d'appel	Une grande entreprise et de nombreuses petites	Artisans et petites entreprises
Public cible	Tout public	Services spécialisés pour personnes à mobilité réduite	Mixte	Tout public
Prix	Ticket de bus	Ticket de bus	Un à 4 tickets de bus	?
Appel d'offres	Non	Oui	Non	Oui
Part du marché du taxi	très faible	60%	60%	Faible
Enquêtes de satisfaction	Non	Par téléphone et publiées au "baromètre national de qualité"	Les analyses de la base de données de transport; enquêtes de satisfaction clients ; discussions en groupe avec les usagers; "voyageur mystère"	Non